Deutscher Bundestag **Drucksache 17/3479**
17. Wahlperiode 27. 10. 2010

Antrag
der Fraktionen der CDU/CSU und FDP

Mobilität nachhaltig sichern – Elektromobilität fördern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts ergibt sich die Chance, unsere Mobilität neu zu denken. Schwindende Ressourcen und die Veränderung des Klimas werfen die Frage auf, wie wir in Zukunft nachhaltige und bezahlbare Mobilität gewährleisten wollen. Unsere Mobilität darf nicht auf Kosten der künftigen Generationen stattfinden. Das Anliegen, die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen, den Ausstoß von CO_2 und Luftschadstoffen sowie den Verkehrslärm zu reduzieren, führt zu einer schrittweisen Umgestaltung und Pluralisierung des Antriebskonzeptes.

Die Elektromobilität spielt innerhalb dieses Prozesses eine Schlüsselrolle. Fahrzeuge mit elektrischen beziehungsweise elektrifizierten Antrieben bieten große Potentiale für eine nachhaltige Gestaltung des Individualverkehrs wie auch des öffentlichen Verkehrs. Dies gilt nicht nur für den Straßenverkehr, sondern für alle Verkehrsträger.

Zugleich bietet die Elektromobilität umfassende wirtschaftliche Chancen für den Industriestandort Deutschland: Immer mehr neue Autos werden in Zukunft elektrisch fahren oder zumindest über einen zusätzlichen Elektromotor verfügen. Der Bau von Elektrofahrzeugen, innovativen Energiespeichersystemen und Ladestationen wird in und für Deutschland in den nächsten Jahrzehnten Marktchancen eröffnen, vorhandene Arbeitsplätze sichern und neue schaffen. Diese werden nicht nur auf Automobilkonzerne und deren heutige Zulieferindustrie beschränkt sein. Verwandte Bereiche wie die Elektro- und Chemieindustrie, die Energiebranche, die Informations- und Kommunikationsindustrie sowie die Umwelttechnologien werden ebenso davon profitieren.

Ziel der Bundesregierung ist, dass bis zum Jahr 2020 mindestens eine Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen fahren, also vollelektrische oder Plug-in-Hybrid-Automobile. Auch andere Länder innerhalb und außerhalb Europas gehen den Weg in die Elektromobilität. Damit ergibt sich ein weltweit wachsender Markt. Dies ist eine Chance für den Industriestandort Deutschland. Wir wollen, dass Deutschland nicht nur Anwendungsgebiet, sondern auch Produktionsstandort für Elektroautos und die Bereiche der vorgelagerten Wertschöpfungskette wird. Die Bundesregierung hat mit dem Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität, dem bis 2016 angelegten „Nationalen Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie" (NIP), dem 500-Millionen-Euro-Förderprogramm im Rahmen des Konjunkturpakets II und ihrer Hightech-Strategie bereits wichtige Schritte unternommen, um die Forschung und Entwicklung an alternativen Antrieben voranzutreiben. Die NOW GmbH Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie betreut im Auftrag

des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Modellregionen für Elektromobilität und die Aktivitäten um die Brennstoffzellenfahrzeuge. Mit der Gemeinsamen Geschäftsstelle Elektromobilität der Bundesregierung (GGEMO) steht eine einheitliche Anlaufstelle für Industrie, Wissenschaft und sonstige Akteure im Bereich Elektromobilität zur Verfügung. Die GGEMO unterstützt auch die am 3. Mai 2010 gegründete Nationale Plattform Elektromobilität. Mit der Gründung der Nationalen Plattform Elektromobilität wurde eine Arbeitsstruktur geschaffen, um den Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität der Bundesregierung von 2009 fortzuentwickeln und darüber hinaus konkrete Konzepte zu seiner praktischen Umsetzung vorzulegen. Bis Ende 2010 werden eine Zwischenbilanz der Arbeitsgruppen und erste Vorschläge vorliegen. Der Deutsche Bundestag begrüßt ausdrücklich diese Initiativen der Bundesregierung.

Die Elektromobilität wird auch eine entscheidende Rolle bei der zukünftigen Nutzung der erneuerbaren Energien spielen. Sie bietet die Chance, über Biokraftstoffe hinaus erneuerbare Energien in die Fahrzeuge zu bringen. Durch Nutzung der Batterien von Elektrofahrzeugen als Stromspeicher kann langfristig eine intelligente Integration in das Stromnetz gefördert werden. Dadurch lässt sich der energiewirtschaftlich wünschenswerte Ausgleich eines schwankenden Stromangebots aus erneuerbaren Energien mit der Nachfrage besser erreichen – durch Laden in der Nacht, durch Nutzung von Sonderpreisen in Schwachlast-Phasen und langfristig durch Teilentladung von Elektroautos bei starker Nachfrage und schwachem Angebot (vehicle to grid). Die Elektromobilität muss daher bei Maßnahmen zur Systemintegration von Strom aus erneuerbaren Energien berücksichtigt werden. Mit der Novelle der Solarförderung im EEG (Erneuerbare Energien Gesetz) hat der Deutsche Bundestag einen wichtigen Schritt unternommen: die neu gefasste Eigenverbrauchsregelung bringt zusätzliche Anreize, dezentral produzierten Solarstrom etwa durch Laden des Elektroautos selbst zu nutzen und so die Netze zu entlasten.

Zudem wird mit Blick auf eine geringere Importabhängigkeit und den besseren Klimaschutz sichergestellt werden, dass der Energiebedarf für die Elektromobilität aus zusätzlich erzeugtem erneuerbarem Strom gedeckt wird. Dafür sind die Forschung und der Aufbau von intelligenten Netzen (smart grids) wichtig. Diese ermöglichen die kommunikative Vernetzung und Steuerung von Stromerzeugern, Speichern, elektrischen Verbrauchern und Netzbetriebsmitteln in Energieverteilungsnetzen der Elektrizitätsversorgung.

Es muss bewusst bleiben, dass es nicht um die Erwartung geht, den gesamten individuellen Straßenverkehr in wenigen Jahren schlagartig auf die Elektromobilität umzustellen. Wichtige Faktoren wie die zurzeit noch eingeschränkte Reichweite, mangelnde Ladeinfrastruktur sowie die hohen anfänglichen Kosten der Batterien führen dazu, dass sich die Elektromobilität vor allem auch durch eine langfristig steigende Hybridisierung bestehender Motorentechnik entwickeln wird.

Dieser Prozess entwickelt sich umso schneller, je attraktiver die Elektromobilität für die Menschen gestaltet wird. Deshalb sind vor allem leistungsfähige, haltbare, sichere und kostengünstige elektrische Energiespeicher die entscheidende Schlüsselkomponente für die Einführung umweltfreundlicher hybrid- und vollelektrischer Fahrzeuge. Dabei sind alternative Speichertechnologien wie die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie sowie elektrostatische Energiespeicher (Kondensatoren) ebenso einzubeziehen. Wichtig ist eine technologieoffene Herangehensweise an die Umsetzung der Elektromobilität.

Für den Automobilstandort Deutschland bedeuten die Veränderungen durch Elektromobilität einen evolutionären Prozess, der langfristig zu einem Paradigmenwechsel führen wird. Zuliefermärkte, Produktionsabläufe, Ausbildung und Anforderungen an die Mitarbeiter müssen sich darauf schon jetzt einstellen.

Gemeinsam mit Verbrauchern, Wirtschaft, Wissenschaft und Politik muss daher eine gemeinsame Strategie für diese wichtige Zukunftstechnologie entwickelt werden. Wenn Politik und Industrie eng zusammenarbeiten, hat Deutschland die Chance zum Weltmarktführer für Elektromobilität zu werden. Die Zusammenarbeit der Industrie entlang der gesamten Wertschöpfungskette vom Rohstoff bis zum Automobil und dessen Recycling in branchenübergreifenden, technologieorientierten Netzwerken ist der Schlüssel zum Erfolg. So können nicht nur Arbeitsplätze gesichert, sondern auch neue geschaffen werden.

Deutschland zum Leitmarkt und Leitanbieter nachhaltiger Mobilität zu entwickeln, begreifen wir gleichzeitig als Herausforderung und Chance. Der Deutsche Bundestag unterstützt das Ziel der Bundesregierung, die deutsche Industrie in die Lage zu versetzen, mit bezahlbaren und wirtschaftlich erfolgreichen Produkten im Wettbewerb bestehen zu können. Aufgabe der Politik ist es, Rahmenbedingungen zu schaffen, damit kostengünstige und umweltfreundliche Mobilitätslösungen ihre Vorteile wirksam entfalten und sich am Markt durchsetzen können. Vor diesem Hintergrund muss die Politik die grundsätzlichen Weichenstellungen jetzt so vornehmen, dass die Potentiale der technischen Entwicklungen von der Privatwirtschaft in den kommenden Jahren ungehindert genutzt und vorangebracht werden können. Dabei geht es um das Offenhalten technologischer Entwicklungspfade – auch mit der Unterstützung zukunftsweisender und verlässlicher politischer Signale. Alle derzeitigen technischen Möglichkeiten (optimierte Verbrennungsmotoren, Batterie- und Brennstoffzellenfahrzeuge, Hybridantriebe, die Entwicklung effizienterer Biokraftstoffe der Zweiten Generation) zur Verminderung von CO_2-Emissionen sowie zur Reduktion der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern müssen technologieneutral in Betracht gezogen werden. Es gilt sicherzustellen, dass insbesondere für Investitionen in die Entwicklung, Erprobung und den Einsatz von Elektrofahrzeugen langfristig stabile und transparente Rahmenbedingungen garantiert werden. Der Verkehrsbereich sollte als ein Instrument genutzt werden, um Energiepolitik, Klimaschutz und Mobilität in einem konsistenten Gesamtkonzept zu verbinden. Eine technologieoffene Forschung und Entwicklung gewährleistet die Innovationskraft, die die deutsche Wirtschaft im internationalen Wettbewerb um ökologische und effiziente Lösungen braucht.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die Förderung der Elektromobilität anhand folgender Maßgaben und Schwerpunkte auszurichten:
   - einen technologieoffenen und verkehrsträgerübergreifenden Ansatz bei der Weiterentwicklung der Elektromobilität zu praktizieren;
   - ergebnisoffen im Verbund mit Wissenschaft und Industrie die Forschung an effizienten Speicher- und Energieübertragungstechnologien zu fördern und dem Sicherheitsaspekt dabei einen hohen Stellenwert einzuräumen;
   - dem Stellenwert der Grundlagenforschung bei der Forschungsförderung besonders Rechnung zu tragen;
   - die Forschungsprojekte besser miteinander zu vernetzen und aufeinander abzustimmen sowie Forschungscluster zu bilden;
   - bei der Förderung und angesichts der noch begrenzten Reichweite von batterieelektrischen Fahrzeugen Verkehrstelematikaspekte verstärkt zu berücksichtigen;
   - die Integration der Elektromobilität in die Verkehrs- und Energieversorgungsnetze durch konkrete Maßnahmen und Programme zügig voranzubringen und sicherzustellen, dass der für den Einsatz der Elektromobilität

notwendige Strombedarf aus zusätzlich erzeugten erneuerbaren Energien gedeckt werden kann;

- Forschung und Entwicklung an intelligenten Netzen (smart grids) unter Berücksichtigung datenschutzrelevanter Fragestellungen zu forcieren;
- insgesamt die Forschungsförderung bei der Elektromobilität auf hohem Niveau fortzuführen;
- der GGEMO eine Lotsenfunktion für Fördergesuche von Unternehmen und Organisationen im Bereich der Elektromobilität zukommen zu lassen.

2. im Rahmen des beschlossenen forschungspolitischen Fördervolumens folgende Maßnahmen zu ergreifen:
   - eine klare Fokussierung auf die technologischen Hürden bei der Einführung der Elektromobilität vorzunehmen (z. B. die Entwicklung von Batterien und Produktionstechnologien für Batterien, Energieübertragung, Energiemanagement, Netzankopplung) und unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Nationalen Plattform Elektromobilität ein gemeinsames FuE-Programm (FuE = Forschung und Entwicklung) der Bundesregierung aufzulegen;
   - eine Priorisierung vor allem innerhalb der betroffenen Etats (des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie, des Bundesministeriums für Bildung und Forschung und des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit) vorzunehmen und zu erreichen, dass für die Zeit nach 2011 für Forschung und Entwicklung im Bereich Elektromobilität die Förderung auf hohem Niveau fortgeführt wird;
   - Evaluierung und ggf. Weiterentwicklung des seit 2007 laufenden Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP), um die Entwicklung und Markteinführung der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie voranzutreiben;
   - sicherzustellen, dass im Bereich der Elektromobilität bei allen FuE-Programmen der Bundesregierung inhaltliche Dopplungen ausgeschlossen sind.
3. im Rahmen des beschlossenen Fördervolumens Fördermaßnahmen in der beruflichen und universitären Ausbildung zu ergreifen:
   - Ausbildungsberufe im Kfz-und Elektrogewerbe in enger Abstimmung mit den berufsständischen Kammern anzupassen und aufzubauen sowie entsprechende Weiterbildungsprogramme zur Sicherung und Schaffung neuer Arbeitsplätze zu erarbeiten;
   - in Abstimmung mit den Bundesländern durch die Förderung zusätzlicher Maßnahmen wie z. B. Ferienschulen und Wettbewerbe für Studierende Anreize für den wissenschaftlichen Nachwuchs an den Hochschulen zu schaffen, um das Zeitalter der Elektromobilität vorzubereiten und um die Wettbewerbsfähigkeit des Forschungsstandorts Deutschland zu wahren.
4. sich im Bereich der Standardisierung dafür einzusetzen:
   - den Prozess der Normierung einheitlicher Standards (z. B. bei Steckern, Lademodi und Datenübertragung) für Elektromobilität auf internationaler Ebene zu forcieren und die Arbeit in den Normierungsgremien zu unterstützen sowie die grenzüberschreitende Nutzung von batterieelektrischen Fahrzeugen (internationales Roaming) zu gewährleisten;
   - darüber hinaus eine Intensivierung der Zusammenarbeit mit wichtigen Partnerländern wie den USA, Japan, China und Indien bei Fragen der

Normierung und Standardisierung beim Elektrofahrzeug und seinen Komponenten zu erreichen;

- dass die Sicherheitsstandards für Elektrofahrzeuge bei Herstellung, Betrieb und Recycling denen von konventionellen Fahrzeugen mindestens entsprechen.

5. im Rahmen der jeweils betroffenen Etats die Modellprojekte für Elektromobilität folgendermaßen zu unterstützen:

   - eine Evaluierung der Modellregionen sowie ggf. eine Fortführung und einen Ausbau der Modellregionen sowie die Prüfung von Redundanzen bei den Modellregionen durchzuführen; dabei eine angemessene Berücksichtigung der Anbindung ländlicher Regionen (Pendler) an die Städte im Gesamtkonzept der Elektromobilität zu untersuchen;
   - nach einer Evaluierung der bisherigen Praxis ggf. Modellprojekte zum Einsatz der Elektromobilität im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs, in Car-Sharing- und Mietwagenflotten und bei öffentlichen Flotten, in der Zweiradtechnik (z. B. Elektroroller) sowie der leichten Nutzfahrzeuge zu stärken;
   - zu prüfen, ob der elektrische Schiffsverkehr auf Binnengewässern und bei der Küstenschifffahrt durch die Ausweitung der Modellprojekte auf Bundesebene auf batterieelektrische- sowie Diesel-Hybridschiffe gestärkt werden kann.

6. folgende ordnungspolitische Schritte zu ergreifen:

   - eine Klärung der Rechtslage in Bezug auf Nutzungsrechte und Pflichten bei elektrisch unterstützen Zweirädern (Pedelecs) anzustreben;
   - eine Anpassung der Kraftfahrzeugzulassungsverordnung an die Anforderungen der Elektromobilität vorzunehmen;
   - das Stadtplanungsrecht in Abstimmung mit den Kommunen unter strikter Beachtung der kommunalen Selbstverwaltung an die veränderten Mobilitätskonzepte anzupassen, um den raschen Aufbau einer Ladeinfrastruktur zu gewährleisten (Aufbau von Ladestationen im öffentlichen Raum);
   - die geplante Kennzeichnungsverordnung (40. BImschV) für Elektrofahrzeuge zügig umzusetzen und dieses Kennzeichen zur Voraussetzung für die Privilegierung der Fahrzeuge zu machen;
   - kommunale Sonderregelungen zuzulassen, die es den Kommunen ermöglichen in pragmatisch zu regelnder Anzahl Parkplätze für Elektrofahrzeuge bereitzustellen, die Nutzung der Busspuren frei zu stellen, gesonderte Zufahrtsrechte zuzulassen und über die Förderung weiterer Schlüsselbereiche (Lieferverkehr, Taxi, Car-Sharing) die Kundenakzeptanz zu erhöhen;
   - die Aufhebung von lärmschutzbedingten und zeitlich bedingten Zufahrtsverboten für rein elektrischen Lieferverkehr zu ermöglichen;
   - geeignete Maßnahmen zur Förderung der Installation von Lademöglichkeiten durch Unternehmen auf Firmen- und Kundenparkplätzen zu prüfen.

7. die Anschaffung von Fahrzeugen mit einem lokalen Emissionswert von 50 g CO_2/km oder darunter (U-50) wie folgt zu fördern:

   - die Befreiung der Fahrzeuge von der KFZ-Steuer über die bisher bei Elektroautos geltenden fünf Jahre ab Kaufdatum hinaus zu prüfen;

- bei Ausschreibungen zur Beschaffung durch die öffentliche Hand oder durch Unternehmen mit mehrheitlicher staatlicher Beteiligung U-50-Fahrzeuge verstärkt zu berücksichtigen.

8. bei der Rohstoffversorgung und beim Recycling folgende Punkte durchzusetzen:
   - eine nationale Recyclingstrategie für Batterien von Elektrofahrzeuge zu erarbeiten;
   - die Weiterverfolgung einer nationalen Rohstoffstrategie zu forcieren und internationale Kooperationen von Unternehmen politisch zu flankieren;
   - bestehende Transportvorschriften anzupassen, um den Straßen- und Lufttransport von Lithium-Ionen-Batterien zu ermöglichen.

Berlin, den 26. Oktober 2010

Volker Kauder, Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof) und Fraktion
Birgit Homburger und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333